Deutscher Bundestag **Drucksache 16/1857**
16. Wahlperiode 19. 06. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Ulrich Maurer, Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/1731 –

Wirksamer Schutz der Anwohner des Flughafens Zürich auf deutschem Territorium vor Fluglärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Belastung der Anwohner des Flughafens Zürich auf deutschem Territorium führt seit Jahren zu Streitigkeiten zwischen der Schweiz und Deutschland. Am 18. Oktober 2001 wurde ein Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz unterzeichnet, der die Verteilung des vom Flughafen Zürich ausgehenden Fluglärms regeln sollte. Darin wurde auch vereinbart, dass es maximal 100 000 Nordanflüge über deutsches Territorium im Jahr geben dürfe. Die Ratifikation des Staatsvertrags wurde vom Schweizerischen Parlament abgelehnt.

Nach dem Scheitern des Staatsvertrages änderte das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die 213. Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrs-Ordnung, in der die Flugverfahren für An- und Abflüge zum und vom Flughafen Zürich festgelegt werden. Es erfolgten innerhalb kurzer Zeit vier Änderungen dieser 213. DVO, so am 4. April 2003, am 1. Oktober 2003, am 24. März 2004 und am 1. Oktober 2004. Darin wurden jeweils Bestimmungen zur Zulässigkeit von An- und Abflügen über deutschem Territorium sowie entsprechende Ausnahmetatbestände festgelegt. Maximal zulässige Nordanflüge über deutsches Territorium wurden hingegen nicht festgelegt. Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, erklärte laut Neue Zürcher Zeitung vom 8. März 2006, dass es derzeit keinen weiteren Handlungsbedarf seitens der Bundesregierung gebe.

Zur Kontrolle der Bestimmungen der 213. DVO wurde laut Südkurier vom 23. Septmber 2004 ein „Betriebskoordinator und Sicherheitsmanager für den Süddeutschen Luftraum“ von der Deutschen Flugsicherungen (DFS) zum Flugsicherheitszentrum der Schweizer SkyGuide auf dem Flughafen Zürich abgeordnet.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 15. Juni 2006 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Seit wann arbeitet dieser Betriebskoordinator der DFS im Flugsicherheitszentrum der Schweizer SkyGuide auf dem Flughafen Zürich, und dauert seine Tätigkeit noch an?
   a) Wenn seine Tätigkeit nicht andauert, warum nicht?
   b) Wenn seine Tätigkeit andauert, wie lange noch, und welche Auswirkungen hat diesbezüglich die Privatisierung der DFS?

Der Betriebskoordinator der Deutschen Flugsicherung (DFS) hat seine Arbeit am 22. September 2004 aufgenommen. Seine Tätigkeit dauert noch an und ist keiner Befristung unterworfen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Kapitalprivatisierung der DFS hierauf Auswirkungen hat.

2. Welche Aufgaben erfüllt dieser Koordinator im Einzelnen?

Die Aufgabe des Betriebskoordinators beinhaltet unter anderem die Überprüfung der Einhaltung der deutschen Durchführungsverordnungen sowie des Sicherheitsmanagements im von Skyguide kontrollierten deutschen Luftraum. Weiter unterstützt er die Schweizer Kollegen bei der Erarbeitung von Vorschlägen für Flugverfahren, die Auswirkungen auf den deutschen Luftraum haben können. Im Falle von Verstößen gegen die Vorgaben der bestehenden deutschen Durchführungsverordnung leitet er diese Information an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und an den Leiter Betriebsdienste im Geschäftsbereich Center der DFS weiter.

3. Wie kann durch eine einzige Person eine effektive Kontrolle gewährleistet sein in Anbetracht der Tatsache, dass deren Arbeitszeit nicht die komplette Betriebszeit des Flughafens abdecken kann?

Der Betriebskoordinator bildet die Schnittstelle zu den Managementbereichen der Skyguide. Das Management erstellt die Regeln, nach denen die Betriebsdienste arbeiten. Der Betriebskoordinator prüft mittels eines Controllings, inwieweit diese Vorgaben eingehalten werden. Alle betrieblichen Daten (Radardaten, Sprechfunk, Wetterdaten usw.) werden aufgezeichnet und stichprobenartig überprüft. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

4. Trifft es zu, dass der Koordinator auch Ansprechpartner für die SkyGuide ist, wenn diese Ausnahmen vom Nachtflugverbot beantragt?

   Wenn ja, wie wird dies geregelt, wenn diese Person keinen Dienst hat?

Ausnahmegenehmigungen zur bestehenden Durchführungsverordnung für den Flughafen Zürich werden von der DFS-Niederlassung Mitte erteilt und vom Betriebskoordinator überprüft (siehe hierzu Antwort zu Frage 3). Die Niederlassung ist 24 Stunden am Tag besetzt.

5. Hat dieser Koordinator bzw. hat die DFS einen Bericht über dessen Tätigkeit vorgelegt?
   a) Wenn ja, wo kann man diesen Bericht beziehen?
   b) Wenn nein, warum nicht, und wie erfolgt eine Kontrolle über die Tätigkeit und Wirksamkeit des Koordinators?

Die Berichte des Betriebskoordinators liegen dem BMVBS vor.

6. Wie hat sich die Zahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen seit Dienstantritt des Koordinators entwickelt, und gibt es dabei einen Zusammenhang mit der Tätigkeit des Koordinators?

Die Ausnahmegenehmigungen sind von den Wetterbedingungen und den verfügbaren Anflugverfahren abhängig. Die Zahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen ist seit Bestehen der Durchführungsverordnung kontinuierlich gesunken. Ein Zusammenhang mit der Tätigkeit des Betriebskoordinators ist hierbei nicht ersichtlich, vielmehr ist der Rückgang der Ausstattung der Pisten mit verbesserten Anflugverfahren zuzuschreiben, wobei insbesondere die Einführung des Instrumentenlandesystems für die Piste 34 hervorzuheben ist.

7. Warum wurden in der 2. Verordnung zur Änderung der 213. DVO die Festlegungen für die Ausnahmen für Anflüge auf Piste 34 im Gegenzug zur 1. VO zur Änderung der 213. DVO dahin gehend verändert, dass die Sichtweiten größer und die Wolkenuntergrenzen höher sein dürfen?

Die Vorschriften der Durchführungsverordnung stehen in Zusammenhang mit den Wetterminima der bestehenden Anflugverfahren. Ausnahmegenehmigungen sind dann vorgesehen, wenn aufgrund der bestehenden Minima für die Hauptwolkenuntergrenze und die horizontale Sicht ein Anflug nicht möglich ist. Diese Mindestwerte wurden aufgrund des Unfalls der Crossair mit 24 Toten (im Jahr 2001) bei Bassersdorf für die Piste 28 erhöht und eine Wetterdatenmessstation eingerichtet. Daraufhin wurde die Durchführungsverordnung an die erhöhten Wetterminima angepasst. Mit der für Oktober 2006 geplanten Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems für die Piste 28 werden die Wetterminima wieder reduziert werden.

8. Warum wurden die Regelungen für die Erteilung von Ausnahmen für Anflüge auf Piste 34 in der 3. und 4. Verordnung zur Änderung der 213. DVO erneut geändert, und welche Auswirkungen auf die Zahl der erteilten Ausnahmen hatte dies?

Die Regelungen für Ausnahmegenehmigungen wurden aufgrund der Einführung des Instrumentenlandesystems für die Piste 34 angepasst. Dieses führte zu einem deutlichen Rückgang der Ausnahmegenehmigungen (siehe hierzu Antwort zu Frage 6).

9. Wie hat sich die Zahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen für Anflüge über deutsches Territorium seit dem 1. Juli 2003 bis heute entwickelt (Angaben bitte getrennt nach Pisten und in Monatsschritten)?

10. Wie hat sich die Zahl der Anflüge über deutsches Territorium seit dem 1. Juli 2003 bis heute entwickelt (Angaben bitte getrennt nach Pisten und in Monatsschritten)?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Daten sind als Anlage aufgelistet.

11. Wie hat sich die Zahl der Abflüge über deutsches Territorium seit dem 1. Juli 2003 bis heute entwickelt (Angaben bitte getrennt nach Pisten und in Monatsschritten)?

Die Regelung der Durchführungsverordnung sieht für Abflüge grundsätzlich vor, dass diese, falls der Einflug in den deutschen Luftraum unterhalb einer Höhe von Flugfläche 150 (ca. 4 570 m über NN) erfolgt, über den Navigationspunkt BODAN verlaufen müssen. BODAN liegt über dem Bodensee. Von diesem Punkt aus werden die Luftfahrzeuge über das Dreiländereck in die verschiedenen Richtungen geführt. Wie stark der deutsche Luftraum hierbei in Anspruch genommen wird, hängt von dem Ziel des einzelnen Flugs ab. Statistiken über die Zahl der Abflüge über deutsches Territorium werden nicht geführt. Sporadische Auswertungen der Radardatenaufzeichnungen zeigen, dass nur in seltenen Fällen die Grenze westlich von BODAN unterhalb Flugfläche 150 überflogen wurde.

12. Welche Erfahrungen wurden mit dem so genannten gekröpften Nordanflug gemacht und lassen diese darauf schließen, dass der gekröpfte Nordanflug eine Lösung für die Lärmbelastung der Anwohner auf deutschem Territorium sein kann?

Bei dem gekröpften Nordanflug handelt es sich um ein Anflugverfahren, das vom Flughafen Zürich beantragt wurde und noch nicht in Betrieb gegangen ist. Es soll ausschließlich über Schweizer Territorium führen. Eine Zuständigkeit deutscher Stellen (BMVBS, DFS, LBA) ist daher nicht gegeben. Nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung soll das Verfahren die Anzahl der Südanflüge verringern und während der Beschränkungszeiten der deutschen Durchführungsverordnung zur Anwendung kommen. Eine generelle Einführung wird von dem Bundesamt für Zivilluftfahrt der Schweiz aufgrund der mit diesem Anflug verbundenen Abweichungen von internationalen Standards und der hohen Wetterminima, die für den nach Sicht zu fliegenden Endanflug erforderlich sind, nach den vorliegenden Informationen nicht in Erwägung gezogen. Da das Anflugverfahren noch nicht eingeführt wurde, liegen keine Erfahrungen damit vor.

13. Ist mit den Änderungen der 213. DVO nach Auffassung der Bundesregierung ein wirksamer Schutz der Anwohner in Deutschland vor Fluglärm gewährleistet?

Ziel der 213. DVO ist, in den besonders lärmempfindlichen Tagesrand- und Nachtzeiten die süddeutsche Bevölkerung wirksamer zu schützen. Dieses Ziel wird erreicht.

14. Schätzt die Bundesregierung die Belastungen der deutschen Anwohner aus den An- und Abflügen zum und vom Flughafen Zürich derzeit als unbedenklich ein?

Die derzeitige Situation entspricht im Ergebnis weitgehend dem am 18. Oktober 2001 unterzeichneten deutsch-schweizerischen Staatsvertrag, der in der Folge allerdings nicht ratifiziert wurde. Der Staatsvertrag wurde beim Abschluss in 2001 von beiden Seiten, der deutschen und der Schweizer Regierung, als akzeptabler Kompromiss bezeichnet.

15. Warum sieht die Bundesregierung nach Aussage von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, laut Neue Zürcher Zeitung vom 8. März 2006 derzeit keinen weiteren Handlungsbedarf zur Senkung der Fluglärmbelastung der Anwohner des Flughafens Zürich auf deutschem Territorium?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

16. Wird die im gescheiterten Staatsvertrag vorgesehene Möglichkeit der Festschreibung der Zahl der Nordanflüge von der Bundesregierung weiter verfolgt?

    a) Wenn nein, warum nicht?

    b) Wenn ja, wann und wie will die Bundesregierung dies umsetzen?

Die Bundesregierung wird mit der Schweiz weitere Ergänzungen der Regelungen für die Nutzung des süddeutschen Luftraums durch An-/Abflüge zum/vom Flughafen Zürich wie bisher in enger Abstimmung mit der Landesregierung Baden-Württemberg verhandeln. Die Frage einer möglichen Festschreibung der Nordanflüge wird Gegenstand der Abstimmung mit der Landesregierung von Baden-Württemberg sein.

17. Wie ist der aktuelle Stand bezüglich der Schweizer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) in Zusammenhang mit den Änderungen der 213. DVO, und wann rechnet die Bundesregierung mit einer Entscheidung?

Die Bundesrepublik Deutschland ist dem Verfahren als Streithelfer auf Seiten der Europäischen Kommission beigetreten. Der EuGH hat das Verfahren an das Europäische Gericht 1. Instanz verwiesen. Ein Verhandlungstermin und ein Termin für die Urteilsverkündung sind noch nicht bekannt.

18. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer endgültigen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu dem wegen der Klage vor dem EuGH ausgesetzten Verfahren in der gleichen Sache?

Die endgültige Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist vom Vorliegen des Urteils des EuGH abhängig.

Anlage

Monat	Summe aller Anflüge zum Flughafen Zürich	Summe aller Nordanflüge (RWY 14 u. 16)	Summe aller Anflüge Piste 14	Summe aller Anflüge Piste 16	Summe aller Ostanflüge (RWY 28)	Summe aller Südanflüge (RWY 34)	Anzahl Anflüge im Rahmen einer erteilten Ausnahmegenehmigung über deutschem Gebiet	In Prozent der Gesamtzahl der Anflüge	% Nordanflüge
01 / 03	10913	10295	9390	905	618	0	818	7,50	94,34%
02 / 03	10115	9754	9090	664	352	0	739	7,31	96,43%
03 / 03	11398	10656	10092	564	742	0	487	4,27	93,49%
04 / 03	10263	9076	8400	676	1187	0	286	2,79	88,43%
05 / 03	10835	9376	8922	454	1459	0	563	5,20	86,53%
06 / 03	10791	8473	8287	186	2318	0	78	0,72	78,52%
07 / 03	11473	9516	9255	261	1957	0	126	1,10	82,94%
08 / 03	11251	9417	9217	200	1834	0	179	1,59	83,70%
09 / 03	11014	9668	9460	208	3180	0	463	4,20	87,78%
10 / 03	11036	9808	9229	580	2212	17	949	8,60	88,87%
11 / 03	9577	8782	8459	323	560	235	886	9,25	91,70%
12 / 03	9575	8146	7953	193	1015	414	577	6,03	85,08%
01 / 04	9973	8214	7829	385	1322	437	725	7,27	82,36%
02 / 04	9426	7796	7575	221	1171	462	248	2,63	82,71%
03 / 04	10268	8589	8393	196	1293	386	395	3,85	83,65%
04 / 04	10316	8071	7982	89	1391	854	78	0,76	78,24%
05 / 04	10918	9001	8963	38	1013	904	111	1,02	82,44%
06 / 04	10955	8332	8328	4	1859	764	197	1,80	76,06%
07 / 04	11504	8957	8957	0	1721	826	80	0,70	77,86%
08 / 04	11296	9081	9071	10	1507	708	167	1,48	80,39%
09 / 04	11244	8744	8698	46	1778	722	122	1,09	77,77%
10 / 04	11404	9556	9492	64	1049	799	431	3,78	83,80%
11 / 04	10333	8437	8411	26	1120	776	94	0,91	81,65%
12 / 04	10107	8288	8138	150	722	1097	320	3,17	82,00%
01 / 05	10337	8044	7928	116	1392	901	48	0,46	77,82%
02 / 05	9529	7530	7403	127	1014	25	3	0,03	79,02%
03 / 05	10668	8504	8315	189	1301	863	11	0,10	79,72%
04 / 05	10541	8468	8308	160	1367	706	37	0,35	80,33%
05 / 05	10960	8550	8299	251	1548	862	52	0,47	78,01%
06 / 05	10916	8798	8554	244	1374	744	11	0,10	80,60%
07 / 05	11435	8809	8594	215	1744	882	73	0,64	77,04%
08 / 05	11300	9065	8816	249	1195	1040	33	0,29	80,22%
09 / 05	10900	8866	8697	169	1230	804	75	0,69	81,34%
10 / 05	11111	9353	9094	259	920	838	542	4,88	84,18%
11 / 05	9849	8239	8024	215	843	767	447	4,54	83,65%
12 / 05	9774	7698	7228	470	865	1211	152	1,56	78,76%
01 / 06	10105	8153	7717	436	609	1342	33	0,33	80,68%
02 / 06	9110	7337	6938	399	867	906	67	0,74	80,54%
03 / 06	10254	7729	7273	456	1598	927	29	0,28	75,38%
04 / 06	9988	7644	7241	403	1338	1006	92	0,92	76,53%



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333